Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/6727

15. 01. 97

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Monika Ganseforth, Elke Ferner, Ingrid Becker-Inglau, Anni Brandt-Elsweier, Dr. Marliese Dobberthien, Annette Faße, Gabriele Fograscher, Dagmar Freitag, Arne Fuhrmann, Uwe Göllner, Angelika Graf (Rosenheim), Klaus Hagemann, Christel Hanewinckel, Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Ingrid Holzhüter, Eike Hovermann, Lothar Ibrügger, Barbara Imhof, Gabriele Iwersen, Siegrun Klemmer, Nicolette Kressl, Konrad Kunick, Christine Kurzhals, Christa Lörcher, Dorle Marx, Ulrike Mascher, Heide Mattischeck, Ursula Mogg, Dr. Edith Niehuis, Günther Oesinghaus, Karin Rehbock-Zureich, Margot von Renesse, Günter Rixe, Marlene Rupprecht, Siegfried Scheffler, Ulla Schmidt (Aachen), Dr. Angelica Schwall-Düren, Lisa Seuster, Wieland Sorge, Wolfgang Spanier, Dr. Peter Struck, Margitta Terborg, Hildegard Wester, Lydia Westrich, Inge Wettig-Danielmeier, Berthold Wittich, Verena Wohlleben, Hanna Wolf (München), Heidemarie Wright, Rudolf Scharping und der Fraktion der SPD

zu der Großen Anfrage der Abgeordneten Monika Ganseforth, Brigitte Adler, Ingrid Becker-Inglau, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksachen 13/2502, 13/4683 –

Frauen und Mobilität

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Das Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern weist große Unterschiede auf – sowohl beim Autofahren als auch als nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer. Frauen fahren mit dem Auto sicherer und vorsichtiger als Männer. Sie verursachen weniger Unfälle, und die von ihnen verursachten Unfälle sind in der Regel weniger schwer als die von Männern. Männer verursachen 83 Prozent aller Unfälle mit Todesfolgen und 73 Prozent der Unfälle mit Schwerverletzten. Nur 10 Prozent der Alkoholsünder sind Frauen. In der Flensburger Verkehrssünderkartei sind viermal so viele Männer wie Frauen registriert.

Im täglichen Ablauf ist die Zahl der von Frauen zurückgelegten Wege wesentlich höher als die der Männer. Während die täglichen Wege der Männer vor allem zwischen Wohnung und Arbeitsstätte bestehen, sind die Mobilitätsbedürfnisse von Frauen wesentlich komplexer. Trotz ihrer gestiegenen Erwerbstätigkeit sind Frauen

auch heute noch fast allein zuständig für Hausarbeit, Erziehung und Betreuung von Kindern sowie Pflege hilfsbedürftiger Familienangehöriger.

Die Abwicklung dieser Aufgaben ist in der Regel mit vielen zusätzlichen Wegen verbunden, die häufig auch noch mit hohem Zeitdruck erledigt werden müssen aufgrund der bestehenden Arbeitszeiten, sowie der engen Öffnungszeiten von Kindergärten, Schulen, Behörden und Geschäften. Zusätzliche Wege entstehen auch durch die oft notwendige Begleitung der Kinder auf deren Wegen, da die Gefährdung durch den Straßenverkehr ständig zunimmt.

Diese Vielzahl von täglichen Wegen, die sich aus der speziellen Lebenssituation von Frauen und Müttern ergibt, wird in der Regel innerhalb der jeweiligen Gemeinden und Kreise geleistet. Daraus ergeben sich besondere verkehrspolitische Anforderungen – zum einen an die Ausgestaltung und Dichte der öffentlichen Verkehrsmittel, zum anderen an die Gestaltung des öffentlichen Straßenraums schlechthin: Je autogerechter ein Straßenabschnitt gestaltet ist, desto unwirtlicher ist er gerade für die Gruppen von Verkehrsteilnehmern, in denen die Frauen die Mehrheit stellen: für die Fußgänger und Fußgängerinnen und für die Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel. Hier besteht deshalb hoher Handlungsbedarf, um die Interessen der Frauen und Mütter besser als bisher in verkehrsplanerischen Entscheidungen zu berücksichtigen.

Zur Zeit wird die Verkehrsplanung fast ausschließlich von Männern gemacht und ist vorrangig auf Männer bzw. motorisierte, im Berufsleben stehende Berufsgruppen zugeschnitten. In dem Maße, in dem Verkehrsplanung die Bedürfnisse der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer aufgreift und eine „Stadt der kurzen Wege" favorisiert, um so eher werden auch die Verkehrsentscheidungen umweltgerechten Maßstäben entsprechen.

Ein besonderes Problem für Frauen im öffentlichen Straßenraum und im Umfeld öffentlicher Verkehrsmittel sind die Angsträume: Parkhäuser, Bahnhöfe, Haltestellen, Unterführungen und Straßen werden, vor allem in der Dunkelheit, von Frauen gemieden. Die Angst vor Bedrohung, Gewalt oder sexueller Belästigung zwingt Frauen zu besonderen Vorsichtsmaßnahmen oder gar zum Mobilitätsverzicht.

Die vorgenannten Probleme treffen aber im besonderen Maße für Frauen mit Behinderungen zu. Für sie sind Möglichkeiten, mit dem Auto bzw. öffentlichen Verkehrsmitteln mobil zu bleiben oder zu werden, ungleich schwieriger. Daher ist es angezeigt, dem Mobilitätsbedürfnis der Frauen mit Behinderungen die gleiche Aufmerksamkeit zu widmen und ihnen die Voraussetzungen dafür zu schaffen.

Der Deutsche Bundestag fordert daher die Bundesregierung auf,

1. durch geeignete Forschungsprojekte die Mobilitätsunterschiede von Männern und Frauen zu untersuchen und eine Datenbasis zu erstellen, die eine geschlechtsspezifische Differenzierung des Mobilitätsverhaltens beinhaltet und die Bedürfnisse von Frauen in den Vordergrund stellt;

2. in Zusammenarbeit mit Ländern und Kommunen ein Konzept für Bauplanung und Stadtentwicklung zu erarbeiten, das in besonderer Weise den verkehrspolitischen Ansprüchen von Frauen entspricht. Von besonderer Wichtigkeit sind hierbei

   - die Berücksichtigung der alltäglichen Mobilitätsbedürfnisse von Frauen, Kindern und alten Menschen, u. a. im Sinne einer Stärkung der Rechte von Fußgängerinnen und Fußgängern;

   - eine sinnvolle Nutzungsmischung des städtischen Raums für die Bereiche Arbeit, Wohnen, Versorgung und Freizeit;

   - die Vernetzung und Verknüpfung der Verkehrsträger mit dem Ziel der Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV);

   - die Bereitstellung eines bedarfsgerechten Verkehrsangebotes in der Fläche;

   - die Verdichtung des bisherigen Verkehrsnetzes durch bessere Anbindung des ländlichen Raums an kommunale Zentren und

   - die Stärkung des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV);

3. die Sicherheit von Frauen im öffentlichen Raum zu gewährleisten.

   Die Kriminalämter des Bundes und der Länder haben die Erhöhung der Sicherheit insbesondere der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmerinnen zu einem Schwerpunkt zu machen. Als geeignete Präventionsmaßnahmen sind Schulungsprogramme für die Polizei und Selbstverteidigungsprogramme für Frauen und Mädchen zu unterstützen bzw. zu initiieren.

   An Autobahnen, in Parkhäusern, Bahnhöfen und Unterführungen sind sogenannte Angsträume abzubauen. Der Ausbau der Sicherheitsstandards ist durch die Installation von Notrufsäulen, Überwachungskameras, Beleuchtungsanlagen und anderen Maßnahmen zu forcieren. Beim Ausbau der Sicherheitsstandards ist darauf zu achten, daß auch Frauen mit Behinderungen wie z. B. Rollstuhlfahrerinnen oder Kleinwüchsige nicht ausgegrenzt werden.

   Spezielle der Verbesserung der Sicherheit von Frauen dienende Projekte, wie z. B. die Einrichtung von Frauennachttaxen, Sammel- und Linientaxen, Ruf- und Nachtbussen, sind zu unterstützen bzw. zu initiieren.

   An Autobahnen und in Parkhäusern sind Frauenparkplätze gesondert auszuweisen, dabei muß mindestens einer behindertengerecht sein. Die Fehlbelegung von Frauenparkplätzen durch Männer ist als Verstoß gegen die Straßenverkehrsordnung zu werten und als Ordnungswidrigkeit nach dem Ordnungswidrigkeitengesetz zu ahnden.

   Die Bundesregierung wird aufgefordert, mit der Werbewirtschaft eine Vereinbarung über eine freiwillige Selbstbeschränkung bezüglich sexuell anregender Werbung in öffent-

lichen Räumen und auf Bahnhöfen, Haltestellen etc. zu schließen.

Das von der Deutschen Bahn AG für die Sicherheit in Bahnhöfen und Zügen entwickelte Sicherheitskonzept ist auf die speziellen Bedürfnisse von Frauen hin zu überarbeiten;

4. die Beteiligung von Frauen an verkehrspolitischen und verkehrsrelevanten Entscheidungen sicherzustellen.

   Dabei sind ebenso Frauen mit Behinderungen einzubinden, um deren spezifischen Bedürfnissen in ausreichendem Maße Rechnung tragen zu können. Im Bereich der Bauleit- und Verkehrsplanung sowie der Stadtentwicklung muß die Beteiligung der jeweiligen Frauenbeauftragten sichergestellt werden.

Bonn, den 20. November 1996

Monika Ganseforth
Elke Ferner
Ingrid Becker-Inglau
Anni Brandt-Elsweier
Dr. Marliese Dobberthien
Annette Faße
Gabriele Fograscher
Dagmar Freitag
Arne Fuhrmann
Uwe Göllner
Angelika Graf (Rosenheim)
Klaus Hagemann
Christel Hanewinckel
Klaus Hasenfratz
Reinhold Hiller (Lübeck)
Ingrid Holzhüter
Eike Hovermann
Lothar Ibrügger
Barbara Imhof
Gabriele Iwersen
Siegrun Klemmer
Nicolette Kressl
Konrad Kunick
Christine Kurzhals
Christa Lörcher
Dorle Marx
Ulrike Mascher
Heide Mattischeck
Ursula Mogg
Dr. Edith Niehuis
Günther Oesinghaus
Karin Rehbock-Zureich
Margot von Renesse
Günter Rixe
Marlene Rupprecht
Siegfried Scheffler
Ulla Schmidt (Aachen)
Dr. Angelica Schwall-Düren
Lisa Seuster
Wieland Sorge
Wolfgang Spanier
Dr. Peter Struck
Margitta Terborg
Hildegard Wester
Lydia Westrich
Inge Wettig-Danielmeier
Berthold Wittich
Verena Wohlleben
Hanna Wolf (München)
Heidemarie Wright
Rudolf Scharping und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333